Deutscher Bundestag **Drucksache 16/8014**

16. Wahlperiode 08. 02. 2008

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Jan Mücke, Patrick Döring, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 16/7886 –

Entwicklung der Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur

Vorbemerkung der Fragesteller

Im Koalitionsvertrag von CDU, CSU und SPD vom 11. November 2005 heißt es in Ziffer 6.1 unter der Überschrift „Verkehrsinfrastruktur leistungsfähig ausbauen, Investitionen verstetigen" auszugsweise wie folgt:

„Die Verkehrsprognosen des Bundesverkehrswegeplans gehen im Vergleichszeitraum 1997 bis 2015 von massiven Steigerungen der Verkehrsleistungen aus … Wir erhöhen die Verkehrsinvestitionen. Der bedarfsgerechte Erhalt und Ausbau von Straßen, Schienen und Wasserwegen wird gewährleistet. Zur Gewährleistung eines Mindestbedarfs für die Erhaltung und den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur werden wir im Zeitraum der 16. Legislaturperiode die Investitionslinie der Bundesverkehrswege deutlich erhöhen und verstetigen."

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Bundesregierung ist sich der Bedeutung einer leistungsfähigen und zuverlässigen Verkehrsinfrastruktur für Wirtschaftswachstum und Beschäftigung bewusst. Mit den Bundeshaushalten 2007 und 2008 wurden die Verkehrsinvestitionen gegenüber dem Vorjahr jeweils deutlich erhöht. Die Finanzplanung bis 2011 sieht jetzt für die Bereiche Schiene, Straße und Wasserstraße eine stabile Investitionslinie von jährlich durchschnittlich 9,2 Mrd. Euro vor. Zusammen mit den Mitteln im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) für den Transrapid und sonstigen Investitionen beträgt das Gesamtinvestitionsvolumen für den Verkehrsbereich durchschnittlich über 11 Mrd. Euro pro Jahr.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 7. Februar 2008 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

1. Wie hoch waren die jährlichen Haushaltsansätze und die jährlichen Ist-Ausgaben des Bundes für Investitionen in die Bundesfernstraßen zu jeweiligen Preisen im Zeitraum 1991 bis 2007?

Die erbetenen Angaben sind in den Spalten 2 und 3 der Tabelle in Anlage 1 enthalten. Neben den Investitionen in die verkehrliche Infrastruktur sind in den Haushaltsansätzen und Ist-Ausgaben auch sonstige Investitionen enthalten (z. B. für Hochbaumaßnahmen, Eisenbahnkreuzungen, Anlagen Dritter für den Schienenverkehr, Beschaffungen).

Soweit die Ist-Ausgaben über den Haushaltsansätzen liegen, stammen die zusätzlich investierten Mittel aus Ausgaberesten, Umschichtungen von nichtinvestiven zu investiven Mitteln und – in erster Linie aus den zu Beginn des Haushaltsjahres nicht bezifferbaren Zuschüssen der Europäischen Union (Leertitel für TEN und EFRE).

2. Wie hoch sind die in Frage 1 genannten Ist-Ausgaben bzw. Haushaltsansätze dargestellt in Preisen eines bestimmten Bezugsjahres, etwa in Preisen von 1995?

Die Preisentwicklung für verschiedene Gewerke verläuft sehr unterschiedlich. Eine vergleichende Angabe fiktiver Investitionsausgaben auf einer anderen Preisbasis erfordert es deshalb, die Ausgabenstruktur zu analysieren, die Kostenanteile getrennt auf die Vergleichsbasis umzurechnen und wieder zu einem Gesamtergebnis zu aggregieren. Dies erfolgte zuletzt im Zusammenhang mit der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2003; hierfür wurde die Zeitreihe von 1989 bis 1998 verwendet.

In Vorbereitung der 2009 anstehenden Überprüfung der Bedarfspläne für die Bundesschienenwege und die Bundesfernstraßen wurde jetzt vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) u. a. die Aktualisierung dieser Analyse beauftragt. Ergebnisse werden Ende 2008 erwartet. Die Darstellung der gewünschten Angaben ist deshalb derzeit nicht möglich.

Grundsätzlich ist der Baupreisstatistik zu entnehmen, dass in den Jahren 1992, 1993 und 2006 Preissteigerungen von 3 Prozent und mehr zu verzeichnen waren. In den Jahren 1994, 1995, 2000, 2004 und 2005 stiegen die Baupreise jährlich um 0,3 bis 1,5 Prozent, während sie in den Jahren 1996 bis 1999 und 2001 bis 2003 in der gleichen Größenordnung sanken.

3. Wie hoch sind die in der aktuellen mittelfristigen Finanzplanung des Bundes (einschließlich Bundeshaushalt 2008) vorgesehenen Investitionen in die Bundesfernstraßen zu jeweiligen Preisen?

Die erbetenen Angaben sind in den Spalten 2 und 3 der Tabelle in Anlage 1 enthalten.

4. Wie hoch sind die in der mittelfristigen Finanzplanung des Bundes vorgesehenen Investitionen in Bundesfernstraßen, dargestellt in Preisen des für die Beantwortung der Vorfragen gewählten Bezugsjahres, beispielsweise in Preisen des Jahres 1995?

Es wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

5. Wie hoch waren die jährlichen Haushaltsansätze und die jährlichen Ist-Ausgaben des Bundes für Investitionen in die Bundesschienenwege zu jeweiligen Preisen im Zeitraum 1991 bis 2007?

Die erbetenen Angaben sind in den Spalten 4 und 5 der Tabelle in Anlage 1 enthalten. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

6. Wie hoch sind die in Frage 5 genannten Ist-Ausgaben bzw. Haushaltsansätze dargestellt in Preisen eines bestimmten Bezugsjahres, etwa in Preisen von 1995?

Es wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

7. Wie hoch sind die in der aktuellen mittelfristigen Finanzplanung des Bundes (einschließlich Bundeshaushalt 2008) vorgesehenen Investitionen in die Bundesschienenwege zu jeweiligen Preisen?

Die erbetenen Angaben sind in den Spalten 4 und 5 der Tabelle in Anlage 1 enthalten.

8. Wie hoch sind die in der mittelfristigen Finanzplanung des Bundes vorgesehenen Investitionen in Bundesschienenwege, dargestellt in Preisen des für die Beantwortung der Vorfragen gewählten Bezugsjahres, beispielsweise in Preisen des Jahres 1995?

Es wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

9. Wie hoch waren die jährlichen Haushaltsansätze und die jährlichen Ist-Ausgaben des Bundes für Investitionen in die Wasserstraßen des Bundes zu jeweiligen Preisen im Zeitraum 1991 bis 2007?

Die erbetenen Angaben sind in den Spalten 6 und 7 der Tabelle in Anlage 1 enthalten.

Neben den Investitionen in die verkehrliche Infrastruktur sind in den Haushaltsansätzen und Ist-Ausgaben auch sonstige Investitionen enthalten (z. B. für Hochbauten, Fahrzeuge, Schiffe, Lotswesen und sonstige Beschaffungen).

10. Wie hoch sind die in Frage 9 genannten Ist-Ausgaben bzw. Haushaltsansätze dargestellt in Preisen eines bestimmten Bezugsjahres, etwa in Preisen von 1995?

Es wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

11. Wie hoch sind die in der aktuellen mittelfristigen Finanzplanung des Bundes (einschließlich Bundeshaushalt 2008) vorgesehenen Investitionen in die Wasserstraßen des Bundes zu jeweiligen Preisen?

Die erbetenen Angaben sind in den Spalten 6 und 7 der Tabelle in Anlage 1 enthalten.

12. Wie hoch sind die in der mittelfristigen Finanzplanung des Bundes vorgesehenen Investitionen in Wasserstraßen des Bundes, dargestellt in Preisen

des für die Beantwortung der Vorfragen gewählten Bezugsjahres, beispielsweise in Preisen des Jahres 1995?

Es wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

13. Wie hat sich der Modernitätsgrad der Bundesfernstraßen, Bundesschienenwege und Bundeswasserstraßen seit 1991 entwickelt, und wie wird er sich auf der Basis der geltenden mittelfristigen Finanzplanung bis zum Jahr 2012 entwickeln?

Als Modernitätsgrad wird der Quotient aus Netto- und Brutto-Anlagevermögen bezeichnet. Die hierfür erforderlichen Daten werden von der amtlichen Statistik nicht explizit berechnet, sondern vom Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) im Auftrag des BMVBS jährlich ermittelt und im Taschenbuch „Verkehr in Zahlen“ veröffentlicht. Für 2007 liegen noch keine Angaben vor.

Für Straßen und Wasserstraßen wird dabei keine Differenzierung nach der Baulastträgerschaft vorgenommen. Eine Angabe des Modernitätsgrades für Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen ist deshalb nicht möglich. Der Modernitätsgrad der Bundesschienenwege hat sich wie folgt entwickelt:

Jahr	Schienenwege des Bundes
1991	60
1992	61
1993	61
1994	62
1995	63
1996	63
1997	64
1998	64
1999	65
2000	66
2001	67
2002	68
2003	68
2004	69
2005	69
2006	68

Die weitere Entwicklung des Modernitätsgrades wird nicht prognostiziert. Entscheidend ist, dass die Verkehrswege des Bundes der zunehmenden Belastung genügen. Die dazu notwendige Erhaltung und Modernisierung der bestehenden Netze und ihr weiterer Ausbau sind ein laufender Prozess, der auch in den kommenden Jahren hohe Anforderungen an alle Beteiligten stellt. Die Steigerungen der Verkehrsleistungen belegen die hohe Leistungsfähigkeit der Netze.

14. Wie hoch waren die jährlichen Einnahmen des Bundes seit 1991 durch straßenverkehrsbezogene Steuern und Abgaben?

    Wie hoch war dabei jeweils der Anteil der Einnahmen aus der LKW-Maut?

Der Bundesregierung liegen keine Angaben über jährliche Einnahmen des Bundes aus allgemeinen Steuern (z. B. Umsatzsteuer, Mineralölsteuer) im Be-

reich der Bundesfernstraßen vor, da Daten zu kassenmäßigen Steuereinnahmen in einer Aufgliederung nach Wirtschaftszweigen nicht erhoben werden.

Die Einnahmen aus der Lkw-Maut entwickelten sich seit Beginn der Mauterhebung am 1. Januar 2005 wie folgt:

2005: rund 2,59 Mrd. Euro

2006: rund 3,05 Mrd. Euro

2007: rund 3,31 Mrd. Euro.

15. Wie hoch waren die jährlichen Einnahmen des Bundes seit 1991 durch Steuern, Abgaben und Dividenden im Bereich der Eisenbahnen des Bundes?

Der Bundesregierung liegen keine Angaben über jährliche Einnahmen des Bundes aus allgemeinen Steuern (z. B. Umsatzsteuer, Mineralölsteuer) im Bereich der Eisenbahnen des Bundes vor, da Daten zu kassenmäßigen Steuereinnahmen in einer Aufgliederung nach Wirtschaftszweigen nicht erhoben werden.

Dividenden fielen im Bereich der Eisenbahnen des Bundes nicht an.

16. Wie hoch waren die jährlichen Einnahmen des Bundes seit 1991 durch Steuern, Abgaben und Dividenden im Bereich der Binnenschifffahrt?

Der Bundesregierung liegen keine Angaben über jährliche Einnahmen des Bundes aus allgemeinen Steuern (z. B. Umsatzsteuer, Mineralölsteuer) im Bereich der Binnenschifffahrt vor, da Daten zu kassenmäßigen Steuereinnahmen in einer Aufgliederung nach Wirtschaftszweigen nicht erhoben werden.

Die Einnahmen aus den in Kapitel 12 03 Titel 111 01 veranschlagten Befahrungsabgaben und Gebühren betrugen in den Jahren 1991 bis 2007:

Jahr	Einnahmen (in 1 000 Euro)
1991	80 789
1992	78 728
1993	80 664
1994	83 009
1995	82 486
1996	76 260
1997	75 719
1998	76 708
1999	69 077
2000	74 480
2001	70 830
2002	69 992
2003	65 432
2004	75 550
2005	77 857
2006	73 545
2007	80 308

Die Lotsabgaben sind hier nicht weiter zu betrachten, da diese zur Deckung der ebenfalls veranschlagten Ausgaben für das Lotswesen erhoben und verwendet werden.

Dividenden fielen im Bereich der Binnenschifffahrt nicht an.

17. Welchen Anteil hatten jeweils die Investitionen in Bundesfernstraßen an den jeweiligen Gesamtausgaben des Bundes in den Jahren 1991 bis 2007?

18. Welchen Anteil hatten jeweils die Investitionen in Bundesschienenwege an den jeweiligen Gesamtausgaben des Bundes in den Jahren 1991 bis 2007?

19. Welchen Anteil hatten jeweils die Investitionen in Bundeswasserstraßen an den jeweiligen Gesamtausgaben des Bundes in den Jahren 1991 bis 2007?

Die Fragen 17 bis 19 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die erbetenen Angaben sind der Tabelle in Anlage 2 enthalten.

Anlage 1

Vergleich der im Bundeshaushalt geplanten Ausgaben mit den Ist-Ausgaben für die Bedarfsträger Straße, Schiene und Wasserstraße von 1991 bis 2007

Jahr	Investitionen Bundesfernstraßen		Investitionen Schienenwege des Bundes		Investitionen Bundeswasserstraßen	
	Soll (Mio. €)	Ist (Mio. €)	Soll (Mio. €)	Ist (Mio. €)	Soll (Mio. €)	Ist (Mio. €)
1	2	3	4	5	6	7
1991	3.402	3.426	2.918	2.958	461	428
1992	4.138	4.078	4.207	4.129	468	422
1993	4.511	4.337	4.908	4.721	546	500
1994	4.482	4.472	5.169	3.935	548	459
1995	4.419	4.510	5.090	4.681	596	487
1996	4.122	4.233	3.937	3.699	548	537
1997	4.151	4.283	3.426	2.799	561	525
1998	4.242	4.427	3.428	2.731	591	588
1999	4.275	4.325	3.440	3.411	666	641
2000	4.224	4.173	3.490	3.363	675	620
2001	4.665	4.659	4.549	3.865	643	555
2002	4.630	4.713	4.422	4.295	661	554
2003	4.557	4.653	4.348	4.451	684	609
2004	4.872	4.928	4.010	3.518	633	600
2005	4.604	5.193	3.730	3.443	679	611
2006	4.865	5.144	3.451	3.398	685	590
2007	4.701	4.925*)	3.487	3.953*)	738	681*)
2008	4.925		3.696		800	
2009	4.580		3.675		850	
2010	4.527		3.680		850	
2011	4.517		3.690		850	

*) Das Ist 2007 ist zurzeit noch vorläufig.

Anlage 2

Anteil der Bedarfsträger Straße, Schiene und Wasserstraße an den Gesamtausgaben des Bundes von 1991 bis 2007

Jahr	Gesamtausgaben des Bundes	Investitionen Bundesfernstraßen		Investitionen Schienenwege d. Bundes		Investitionen Bundeswasserstraßen	
	(Mio. €)	(Mio. €)	(% von Sp. 2)	(Mio. €)	(% von Sp. 2)	(Mio. €)	(% von Sp. 2)
1	2	3	4	5	6	7	8
1991	205.422	3.426	1,7	2.958	1,4	428	0,2
1992	218.408	4.078	1,9	4.129	1,9	422	0,2
1993	233.896	4.337	1,9	4.721	2,0	500	0,2
1994	241.212	4.472	1,9	3.935	1,6	459	0,2
1995	237.576	4.510	1,9	4.681	2,0	487	0,2
1996	232.919	4.233	1,8	3.699	1,6	537	0,2
1997	225.950	4.283	1,9	2.799	1,2	525	0,2
1998	233.774	4.427	1,9	2.731	1,2	588	0,3
1999	246.869	4.325	1,8	3.411	1,4	641	0,3
2000	244.405	4.173	1,7	3.363	1,4	620	0,3
2001	243.145	4.659	1,9	3.865	1,6	555	0,2
2002	249.286	4.713	1,9	4.295	1,7	554	0,2
2003	256.703	4.653	1,8	4.451	1,7	609	0,2
2004	251.594	4.928	2,0	3.518	1,4	600	0,2
2005	259.648	5.193	2,0	3.443	1,3	611	0,2
2006	261.046	5.144	2,0	3.398	1,3	590	0,2
2007*)	270.751	4.925	1,8	3.953	1,5	681	0,3

*) Das Ist 2007 ist zurzeit noch vorläufig.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333